

**بررسی وضعیت واردات و راهکارهای
افزایش نظارت بر ورود، انبارش،
توزیع و مصرف تایر در کشور**

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

کد موضوعی: ۳۱۰
شماره مسلسل: ۱۳۶۰۹
اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۳

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۲.....	۱. وضعیت واردات، تولید و مصرف داخلی تایر در کشور.....
۶.....	۲. نحوه نظارت بر کیفیت تایرهای وارداتی توسط نهادهای نظارتی.....
۷.....	۳. مشکلات ناشی از عدم نظارت دقیق بر تایرهای وارداتی و چگونگی انبارش، توزیع و مصرف آن.....
۱۰.....	جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....
۱۲.....	منابع و مآخذ.....



بررسی وضعیت واردات و راهکارهای افزایش نظارت بر ورود، انبارش، توزیع و مصرف تایر در کشور

چکیده

توجه به ایمنی خودرو و قطعات آن به خصوص تایر، ضامن سلامت و حرکت خودروها و کاهش خسارات اقتصادی و اجتماعی ناشی از حوادث رانندگی است. از این رو نظارت بر استاندارد و کیفیت تایرهای تولید داخل و همچنین تایرهای وارداتی اجتناب‌ناپذیر است. به دلیل محدودیت تولید داخل، بخش عمده‌ای از تایرهای مورد نیاز کشور از طریق واردات تأمین می‌گردد و نظارت دقیق بر استاندارد و کیفیت تایرهای وارداتی متضمن ایمنی حرکت خودروها و سلامت سرنشینان خواهد بود. در این گزارش، وضعیت واردات تایر به کشور و مشکلات ناشی از نحوه نظارت بر واردات، نگهداری و توزیع و مصرف تایر مورد بررسی قرار گرفته و در نهایت راهکارهای لازم ارائه شده است.

نتایج گزارش نشان می‌دهد عمده واردات تایر به کشور طی سال‌های ۱۳۸۹ تا نه‌ماهه سال ۱۳۹۲ از کشورهای امارات، چین، کره جنوبی، ترکیه و هند صورت گرفته و طی این دوره، به‌طور متوسط سالیانه حدود ۳۸۰ میلیون دلار تایر وارد کشور شده است. روند واردات تایر به کشور طی سال‌های اخیر صعودی بوده و از ۳۴۴ میلیون دلار در سال ۱۳۸۹ به حدود ۴۱۸ میلیون دلار در سال ۱۳۹۱ افزایش یافته است. همچنین در سال‌های مذکور سهم واردات تایر در مصرف داخلی، به‌طور متوسط ۴/۵ درصد بوده است. خروجی نهایی این مطالعه حاکی از این است که عدم وجود تجهیزات پیشرفته برای آزمون استاندارد تایرهای وارداتی، ورود تایر با برندهای نامعتبر و عدم وجود نمایندگی‌های رسمی فروش و خدمات پس از فروش آنها در کشور، روش‌های نادرست انبارش و توزیع تایر، عدم توجه به تاریخ تولید و انقضای تایر، عدم اطلاع‌رسانی درخصوص نحوه استفاده از تایر به مصرف‌کنندگان از جمله استفاده از تایر نامتناسب با شرایط آب و هوایی، عدم توجه به حد سایش مجاز تایرها (TWI) و نیز عدم تنظیم مناسب باد تایرها از مشکلات مربوط به واردات، توزیع و مصرف تایر در کشور می‌باشد.

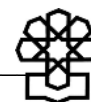
بنابراین لازمه کاهش تصادفات و تلفات ناشی از تایر، ساماندهی و نظارت بر واردات تایر و رعایت ملاحظات فنی، انبارش و توزیع و نظارت بر مصرف تایر متناسب با حد سایش مجاز است.

مقدمه

در شرایط جاری در قوانین و مقررات کشور در رابطه با استفاده ایمن از خودرو، به نقش تایر، امکانات و محدودیت‌های آن در حرکت ایمن وسایط نقلیه، توجه کافی نشده است. لذا با توجه به اهمیت ایمنی تایر در حفاظت از جان و مال هموطنان، ضروری است نظارت کافی بر کیفیت تایر (به‌ویژه تایرهای وارداتی) توسط سازمان ملی استاندارد صورت گیرد و درخصوص نگهداری، توزیع، مصرف تایرها نیز نظارت کافی و اطلاع‌رسانی جامع صورت پذیرد و در قوانین و مقررات جاری کشور رعایت این مسائل مورد تأکید قرار گیرد. به همین منظور در این گزارش در بخش اول، وضعیت واردات، تولید داخلی و مصرف داخلی تایر در کشور طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۲ مورد بررسی قرار گرفته و در بخش دوم، چگونگی نظارت سازمان ملی استاندارد ایران بر تایرهای وارداتی بررسی شده است. در بخش سوم، مشکلات مربوط به واردات تایر و چگونگی نظارت بر نگهداری، توزیع و مصرف آنها شناسایی شده و در پایان نیز جمع‌بندی و راهکارهای رفع مشکلات مذکور ارائه شده است.

۱. وضعیت واردات، تولید و مصرف داخلی تایر در کشور

انواع تایر با برندهای متفاوت از کشورهای مختلف وارد کشور می‌شود. جدول ۱ وضعیت واردات تایر از کشورهای مبدأ را طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۲ نشان می‌دهد. براساس اطلاعات جدول زیر، طی سال‌های ۱۳۸۹ الی نه ماهه سال ۱۳۹۲ مجموعاً ۱۴۴۸ میلیون دلار تایر از کشورهای دیگر به ایران وارد شده است. ارزش دلاری واردات تایر به کشور طی سال‌های ۱۳۸۹، ۱۳۹۰، ۱۳۹۱ و نه‌ماهه سال ۱۳۹۲ به‌ترتیب معادل ۳۴۴ میلیون دلار، ۲۸۷ میلیون دلار، ۴۱۸ میلیون دلار و ۲۹۸ میلیون دلار بوده است.



جدول ۱. ارزش واردات تایر به کشور به تفکیک کشورهای مبدأ طی سال‌های ۱۳۸۹ الی نه‌ماهه سال ۱۳۹۲

نام کشور	۱۳۸۹		۱۳۹۰		۱۳۹۱		نه‌ماهه ۱۳۹۲		۱۳۸۹-۱۳۹۲
	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش دلاری (هزار دلار)
بلاروس (روسیه سفید)	۲۰۳۴	۱۹۸	۲۳۹۷	۲۰۵	۱۷۰۵۲	۸۳۰	-	-	۱۲۳۳
چین	۶۷۰۹۵۴	۶۵۰۱۸	۱۱۸۷۶۹۶	۱۰۸۱۲۷	۲۱۷۶۱۴۲	۱۳۶۷۹۸	۲۵۹۸۱۵۷	۱۰۴۶۶۶	۴۱۴۵۸۹
ژاپن	۲۰۸۰۷	۲۰۱۴	۱۰۹۹۰	۱۰۳۰	۱۶۶۲۲	۸۷۵	۲۵۳۹۵	۱۰۲۳	۴۹۴۲
آلمان	۸۰۳۸۰	۷۸۱۱	۶۷۵۱۱	۶۲۹۲	۵۲۲۱۶	۳۷۱۵	۲۴۶۵۸	۹۹۳۰	۲۷۷۴۸
امارات متحده عربی	۲۲۹۰۳۲۸	۲۲۱۷۹۴	۲۲۴۸۷۶۰	۲۰۵۹۳۶	۱۸۱۵۷۶۰	۱۱۶۲۱۰	۱۷۶۹۱۸۰	۷۱۱۴۳	۲۴۶۸۵۰۷
انگلستان	۱۳۷۷۹۰	۱۳۳۴	۱۴۵۳۹	۱۳۴۴	۲۹۹۴۵	۱۷۰۴	۴۸۷۷	۱۹۷	۴۵۷۹
اندونزی	۱۸۳۰۸	۱۷۷۴	۵۸۹۶۵	۵۳۴۴	۶۳۴۶۰	۳۹۴۲	۸۶۵۳۲	۳۴۹۱	۱۴۵۵۱
اوکراین	۲۶۴۳	۲۵۶	۴۲۵۶	۳۹۲	۱۵۲۲۷	۶۷۸	۱۴۷۸۹	۵۹۶	۱۹۲۲
ایتالیا	۱۲۷۹۱	۱۲۶۲	۵۰۶۹	۴۷۳	۷۳۱۲	۶۶۵	۱۲۷۳۴	۵۱۳	۲۹۱۳
بحرین	۱۶۲۷	۱۵۷	-	-	۱۹۵۵	۱۵۹	۳۸۴۰	۱۵۵	۴۷۱
بلژیک	۱۶۶	۱۶۰	۲۴۶۹	۲۲۰	۵۸۹۲	۴۰۶	۳۶۶۰	۱۴۸	۹۳۴
تایلند	۲۷۱۳	۲۶۰	۹۱۱۹	۸۳۴	۲۸۳۶۸	۱۷۷۱	۳۹۲۳۳	۱۵۹۱	۴۴۵۶
تایوان	۲۲۶۰۹	۲۱۹۰	۴۰۳۳۳	۳۶۲۶	۵۰۲۰۸	۳۵۴۷	۲۹۵۱۴	۱۱۹۳	۱۰۵۵۶
ترکیه	۸۶۴۴۷	۸۳۳۵	۹۸۲۱۲	۸۹۶۶	۲۳۴۹۰۸	۱۵۴۱۰	۲۳۸۷۶۵	۹۵۵۹	۴۲۲۷۰
کره جنوبی	۹۲۱۱۸	۸۹۷۳	۱۱۶۷۹۰	۱۰۸۱۰	۱۱۲۱۵۱۱	۷۸۳۵۹	۱۳۷۴۸۲۴	۵۵۵۱۶	۱۵۳۶۵۸
سريلانكا	۲۳۹۶	۲۳۴	۱۴۷۷	۱۴۲	۲۴۱۲	۱۹۷	۲۸۳۰	۱۱۴	۶۸۷
عراق	۱۲۸۹	۳۹۷۳	۳۱۷۷۲	۲۹۵۳	۶۷۰۳۷	۵۲۰۴	۱۸۰۹۱۵	۷۲۶۴	۱۹۳۹۴
فدراسیون روسیه	۱۳۳۴۰	۱۲۹۳	۷۰۳۷	۶۴۲	۹۲۱۶	۷۳۴	۹۹۷	۴۰	۲۷۰۹
فرانسه	۱۳۸۴۵	۱۳۶۷	۱۹۲۴	۱۶۳	۱۱۲۶۳	۴۵۸	۱۵۰۹۸	۶۰۷	۲۵۹۵
ویتنام	۱۰۴۰۷	۱۰۱۳	۱۰۳۲۹	۹۴۵	۱۹۶۷۸	۱۰۵۵	۱۲۵۰۷۹	۵۰۱	۳۵۱۴
هلند	۵۹۴۳	۵۷۵	۱۸۹۹	۱۸۳	۳۹۸۷	۲۷۴	-	-	۱۰۳۲
کانادا	۱۲۱	۱۱	۴۰	۳	-	-	-	-	۱۴
کویت	۱۴۷۷	۱۴۲	۱۱۵۸	۱۰۹	۳۳۸	۲۸	-	-	۲۷۹
مالزی	۲۰۵۸۶	۱۹۹۱	۲۶۱۷۹	۲۴۰۲	۳۹۱۴۷	۲۵۲۴	۲۹۹۱۰	۱۲۰۸	۸۱۲۵
هند	۶۴۴۰۸	۶۲۱۳	۸۸۱۳۹	۸۱۳۴	۱۶۵۶۸۰	۱۰۷۳۷	۲۲۸۱۸۴	۹۱۷۱	۳۴۲۵۵
اسپانیا	۳۸	۴	۱۱۳۲	۱۰۷	۵۸۳۶	۴۷۶	۲۳۹۶	۹۶	۶۸۳
اتریش	۱۶	۲	۲۲۷	۲۰	-	-	۱۳۳	۵	۲۷
بلغارستان	۱۴	۱	۳۶۲	۳۴	۷۱	۶	۹۷	۴	۴۵
چک	۲۸۹	۲۸	۱۰۲۵	۸۴	-	-	-	-	۱۱۲
زیمبابوه	۲۰۰۲	۱۹۸	-	-	-	-	-	-	۱۹۸
سنگاپور	۸۹۲	۸۶	۲۰۹	۲۰	۷۶۱	۶۲	۱۷۴۳	۷۰	۲۳۸
برزیل	-	-	۴۰	۴	۱۱۴۴	۸۷	-	-	۹۱
رومانی	-	-	۱۶۱۱۹	۱۴۷۹	۷۴	۶	-	-	۱۴۸۵

نام کشور	۱۳۸۹		۱۳۹۰		۱۳۹۱		نُه ماهه ۱۳۹۲		۱۳۸۹-۱۳۹۲
	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش دلاری (هزار دلار)
گرجستان	-	-	-	-	۱۷۷۴	۱۴۵	۱۲۳۶۸	۵۳۵	۶۸۰
لوکزامبورگ	-	-	-	-	-	-	۴۰۱۴	۱۶۲	۱۶۲
آمریکا	-	-	۷۶	۷	۲۵۲۹	۱۰۳	-	-	۱۱۰
منطقه آزاد کیش	۱۱۱۳	۱۰۷	۸۶۲۴۳	۷۹۲۴	۱۹۹۶۱۷	۱۳۲۳۷	۱۹۷۸۵۱	۷۹۷۰	۲۹۲۳۸
منطقه آزاد چابهار	۵۲۳۲۲	۵۰۶۶	۸۰۲۲۸	۷۳۷۴	۳۰۱۵۹۸	۱۷۹۱۰	۲۴۶۰۶۳	۹۹۳۸	۴۰۲۸۸
منطقه آزاد انزلی	-	-	-	-	۸۱۷۹	۳۳۳	-	-	۳۳۳
منطقه آزاد قشم	-	-	۲۴۵	۲۴	-	-	-	-	۲۴
منطقه آزاد خرمشهر	-	-	-	-	-	-	۱۰۵۳۰	۴۲۵	۴۲۵
سایر کشورها*	۷۰۹۷	۷۱۴	۸۱۶۱	۷۶۳	۹۲	۷	۳۸۹۹	۱۵۸	۱۶۹۲
جمع	۳۶۳۹۱۱۰	۳۴۴۵۵۴	۴۲۳۱۱۲۷	۳۸۷۱۱۵	۶۴۸۷۰۱۲	۴۱۸۶۵۲	۷۲۸۹۱۶۵	۲۹۷۹۶۹	۱۴۴۸۲۹۰

مأخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۲.

* شامل: پرتغال، آفریقای جنوبی، آندورا، سوئیس، قطر، لبنان، مکزیک، هنگ‌کنگ، استرالیا، ایرلند، سنگال، سوئد، لهستان، مالتا، اسلواکی و نروژ است.

پنج کشور عمده که واردات تایر به ایران طی سال‌های ۱۳۸۹ تا نه‌ماهه سال ۱۳۹۲ از آن صورت گرفته است به‌ترتیب عبارتند از: امارات متحده عربی (۲،۴۶۸ میلیون دلار)، چین (۴۱۴ میلیون دلار)، کره جنوبی (۱۵۶ میلیون دلار)، ترکیه (۴۲ میلیون دلار) و هند (۳۴ میلیون دلار). لازم به ذکر است که حجم بالای واردات تایر از امارات متحده عربی به کشور بیانگر تولید تایر در این کشور نبوده، بلکه بیشتر به دلیل تحریم‌های بین‌المللی و دیگر مشکلات سر راه واردکنندگان، این کشور به‌عنوان مبادی ورودی و واسط عمل کرده و حجم بالای واردات تایر به کشور را به‌خود اختصاص داده است.



جدول ۲. ارزش واردات تایر به گمرکات کشور طی سالهای ۱۳۸۹ تا نهمامه سال ۱۳۹۲

نام گمرک	۱۳۸۹		۱۳۹۰		۱۳۹۱		نهمامه ۱۳۹۲		ارزش دلاری (هزار دلار)
	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	ارزش ریالی (میلیون ریال)	ارزش دلاری (هزار دلار)	
فرودگاه امام خمینی	۳۶۱۸۰	۳۴۸۸	۴۹۲۹۰	۴۵۰۵	۵۵۴۵۱	۳۶۵۵	۵۸۱۴۱	۲۳۵۱	۱۳۹۹۹
سهلان	۳۰۸۶۸	۲۹۹۰	۳۸۵۹۲	۳۴۰۹	۱۲۹۵۶۱	۷۹۳۷	۱۱۵۱۳۲	۴۵۹۳	۱۸۹۲۹
شهید رجایی	۹۵۵۸۵۲	۹۲۹۱۴	۱۳۲۳۰۳۴	۱۲۰۶۵۱	۳۶۸۱۵۶۹	۲۰۱۸۹۸	۱۴۹۹۰۸۵	۶۰۳۴۹	۴۷۵۸۱۲
گناوه	۲۹۳۶۱	۲۸۳۱	۱۲۷۷۵۵	۱۱۷۶۱	۲۱۰۲۲۰	۱۳۲۱۵	۱۴۴۵۶۳	۵۴۲۶	۳۲۲۲۳
ارومیه	۴۹۲۴۴	۴۷۴۲	۵۷۸۸۰	۵۳۹۲	۶۵۵۹۹	۵۰۸۷	۲۰۲۲۶۳	۸۱۲۴	۲۳۳۳۶
بم	۶۹۰۳	۶۶۷	۴۳۶۳۶	۳۹۸۹	۷۸۴۱۸	۵۰۱۵	۱۷۲۳۷	۶۹۲	۱۰۳۶۳
بندر امام خمینی	۲۸۴۷	۲۷۴	۱۰۲۷۵	۹۰۱	۱۳۵۹۹۶	۷۳۱۶	۹۱۴۴۱	۳۶۹۴	۱۲۱۸۵
بندر لنگه	۴۷۲۱۷۹	۴۵۶۴۶	۵۶۹۰۱۰	۵۱۷۱۲	۳۴۴۰۴۵	۲۴۷۹۶	۴۰۳۰۳	۱۵۷۴	۱۲۳۷۲۸
بوشهر	۴۱۰۰۱	۳۹۵۴۰	۵۳۰۵۳۲	۴۸۸۳۳	۷۲۵۰۱۸	۴۵۲۶۰	۱۰۵۷۱۹۱	۴۲۶۰۸	۱۷۶۲۴۱
تبریز	۲۵۹۵۳	۲۵۳۸	۳۶۷۶	۳۵۲	۶۱۹	۵۰	۴۱	۲	۲۹۴۲
چلغا	۴۳۲۲	۴۱۵	۲۵۲۲۶	۲۳۰۱	۹۱۶۷۸	۶۴۳۹	۱۲۸۳۴۳	۵۱۷۴	۱۴۳۲۹
خرمشهر	۱۰۵۹۶۲۶	۱۰۲۶۲۲	۹۷۷۳۰۳	۸۹۶۱۴	۱۴۷۵۹۶۰	۱۰۰۳۳۵	۱۴۶۳۶۷۸	۵۹۰۱۸	۳۵۱۵۸۹
سیرجان	۷۸۵۳	۷۵۸	۵۰۰۹	۴۳۲	۲۰۰۲۹	۱۰۸۹	۱۶۱۴۷	۶۵۳	۲۹۳۲
شهید باهنر	۹۶۴۷	۹۳۴	۵۲۷۴	۵۰۳	۳۲۶۷۵	۲۲۷۵	۲۶۳۰۹	۱۰۶۲	۷۷۰۶
مشهد	۱۲۶۱	۱۲۱	۸۹۹	۷۳	۴۴۲	۳۶	۵۱	۲	۲۳۲
سلفچگان	۹۳۹۹	۹۱۲	۳۴۹۴	۳۱۷	-	-	-	-	۱۲۲۹
حسنرود	۷۴۰	۷۲	-	-	۳۱۴۸	۱۸۰	۵۵۰۴	۲۲۲	۴۷۴
بوالخیر	۴۰۰۵۹	۳۸۹۳	۴۹۸۹۴	۴۶۱۲	۵۲۴۶	۴۲۴	-	-	۸۹۲۹
بازرگان	۱۷۱۶۹	۱۶۵۵	۸۷۸۴	۸۲۴	۴۸۸۶۰	۳۷۲۰	۱۱۴۴۷	۴۵۵	۶۶۵۴
مهرآباد	۱۶۱۸۴	۱۵۷۶	۱۷۹	۱۷	-	-	-	-	۱۵۹۳
آبادان	۱۲۱۱۱	۱۱۶۶	۱۶۷۲۲	۱۵۴۳	۱۶۳۰۴	۹۳۸	۶۷۹۳۴	۲۷۳۸	۶۳۸۵
فرودگاه پیام	۱۳۷	۱۳	۱۸۲۹۴	۱۷۲۳	۸۰	۳	۸۵۴	۳۴	۱۷۷۳
کنگان	۲۲۴۵	۲۱۸	۶۲۵	۵۹	-	-	-	-	۴۶۶
یزد	۵۲۹۶۲	۵۱۹۱	۵۵۲۳۵	۵۱۰۹	۸۵۵۲	۶۸۰	۶۲۳۰	۲۵۱	۱۱۲۳۱
بندر انزلی	۵۵۵	۵۴	۱۷۹۹	۱۶۲	۱۰۱۸۲۹	۵۴۵۲	-	-	۵۶۶۸
منطقه آزاد چابهار	۵۲۳۲۲	۵۰۶۶	۸۰۲۲۸	۷۳۷۴	۳۰۵۵۰۴	۱۸۲۲۸	۵۰۸۳۲۱	۲۰۴۹۱	۵۱۱۵۹
کیش	۱۱۱۳	۱۰۷	۸۶۲۴۳	۷۹۲۴	۱۹۹۶۱۷	۱۳۲۲۷	۱۹۷۸۵۱	۷۹۷۰	۲۹۲۲۸
معاونت واردات و ترافیک تهران	-	-	۱۰۲۹۱۳	۹۵۳۷	۸۷۸۲۱	۵۵۵۸	۹۵۲۴۱	۳۸۳۱	۱۸۹۲۶
قزوین	-	-	۳۳۵۳۸	۲۹۹۳	۲۰۰۵۶	۱۳۲۱	۱۶۷۰۸	۶۷۵	۴۹۸۹
سایر گمرکات*	۱۴۰۵۲۰	۱۳۵۸۶	۶۳۲۲	۵۸۳	۱۰۴	۸	۲۴۱۹	۹۶	۱۴۲۷۷
جمع	۳۰۷۸۶۱۳	۳۳۳۹۸۸	۴۲۳۱۶۵۱	۳۸۷۲۰۵	۷۸۵۱۴۰۱	۴۷۴۱۵۲	۵۷۶۷۰۹۸	۲۳۲۲۷۴	۱۴۲۷۶۱۹

مأخذ: همان.

* شامل: شهریار، اصفهان، البرز، خرمآباد، سمنان، غرب تهران، سیرانبد، اردبیل، قم، بازارچه رازی، اراک، اهواز، دیر، دیلم، ریگ، شیراز، هندیجان، پیرانشهر، سردشت، باشماق، آستارا، نوشهر، معاونت صادرات تهران، عسلویه و بازارچه ساری سو است.

پنج گمرک عمده که بیشترین واردات تایلر طی سال‌های ۱۳۸۹ الی ۱۳۹۲ از طریق آنها صورت گرفته است به ترتیب عبارتند از: گمرک شهید رجایی (۴۷۶ میلیون دلار)، گمرک خرمشهر (۳۵۲ میلیون دلار)، گمرک بوشهر (۱۷۶ میلیون دلار)، گمرک بندر لنگه (۱۲۴ میلیون دلار) و گمرک منطقه آزاد چابهار (۵۱ میلیون دلار). لازم به ذکر است که اختلاف بین سرجمع ارقام واردات تایلر براساس کشورهای مبدأ و گمرکات کشور، ممکن است به دلیل مرجوع شدن، انبار شدن و عدم ترخیص و... باشد.

جدول ۳ ارزش وزنی واردات، تولید داخلی و مصرف داخلی تایلر در کشور طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱ را نشان می‌دهد. طبق این جدول میزان ارزش وزنی تولید و مصرف داخلی لاستیک طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱ تقریباً در حال کاهش بوده است. همچنین براساس اطلاعات این جدول، در طی سال‌های ۱۳۸۹ الی ۱۳۹۲، همواره مصرف داخلی تایلر در کشور کمتر از مجموع واردات تایلر و تولید داخلی آن بوده است و این نشان‌دهنده آن است که بخشی از تولید داخلی تایلر به خارج از کشور صادر می‌گردد، اما با این حال سهم واردات تایلر در مصرف داخلی این محصول طی سال‌های ۱۳۸۹ الی نه‌ماهه ۱۳۹۲ به‌طور متوسط ۳۴/۵ درصد بوده است که باید با اجرای طرح‌های توسعه تایلر، این سهم کاهش یابد.

جدول ۳. مقایسه ارزش وزنی واردات، تولید و مصرف داخلی تایلر در کشور

(ارقام به تن)

عنوان	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	جمع
واردات	۱۲۱۴۵۰	۱۲۳۸۶۰	۱۰۷۲۳۹	۳۵۲۵۴۹
تولید داخلی	۲۳۱۴۱۵	۲۳۰۲۷۷	۲۲۷۹۰۹	۶۸۹۶۰۱
مجموع واردات و تولید داخل	۳۵۲۸۶۵	۳۵۴۱۳۷	۳۳۵۱۴۸	۱۰۴۲۱۵۰
مصرف داخلی	۳۴۶۲۲۱	۳۴۰۷۳۵	۳۲۷۰۲۷	۱۰۱۳۹۸۳
سهم واردات در مصرف داخلی (درصد)	۳۵	۳۶	۳۳	۳۴/۵

مأخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۲ و انجمن صنفی صنعت تایلر ایران، ۱۳۹۲.

۲. نحوه نظارت بر کیفیت تایلرهای وارداتی توسط نهادهای نظارتی

طبق ماده (۳) قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی (مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۶)، به‌منظور حمایت از تولیدات صنعتی داخلی و حفظ حقوق مصرف‌کنندگان، کلیه کالاهای صنعتی وارداتی به کشور باید به تأیید مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران برسد؛



در غیر این صورت، توزیع آنها ممنوع است. در این خصوص کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی مکلفند قبل از واردات کالا نسبت به ارائه گواهی مؤسسات استاندارد جهانی مورد تأیید مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران یا ارائه نمونه جهت دریافت گواهی استاندارد اقدام و نسبت به الصاق برچسب گواهی مذکور بر روی کالای وارداتی اقدام نمایند. از این رو طبق آیین‌نامه اجرایی قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی؛ وزارت صنعت، معدن و تجارت باید از ثبت سفارش و توزیع کالاهای صنعتی فاقد استاندارد به کشور جلوگیری کند.

از سوی دیگر، طبق مقررات سازمان ملی استاندارد ایران، تایر جزء کالاهایی است که مشمول استاندارد اجباری بوده و از نظر ایمنی دارای اهمیت است، لذا واردات این کالا منوط به دریافت تأییدیه استاندارد می‌باشد. فرآیند نظارت بر استاندارد تایرهای وارداتی نیز به این ترتیب است که ابتدا نوع تایری که قرار است به کشور وارد شود در کشور مبدأ توسط شرکت‌های بازرسی تأیید صلاحیت شده^۱ مورد بازرسی و آزمون قرار می‌گیرد^۲ و گواهینامه بازرسی (COI) برای آن صادر می‌شود و واردکننده کالا نیز می‌باید این گواهینامه را هنگام ترخیص کالا ارائه نماید. در داخل گمرکات و مبادی قانونی کشور نیز، ارزیابی استاندارد تایر توسط یکی از آزمایشگاه‌های مورد قبول سازمان ملی استاندارد ایران مورد آزمون قرار می‌گیرد. با این ترتیب عملیات نظارت بر استاندارد تایرهای وارداتی در کشورهای مبدأ و گمرکات کشور طبق فرآیند مذکور صورت می‌گیرد.

۳. مشکلات ناشی از عدم نظارت دقیق بر تایرهای وارداتی و چگونگی انبارش، توزیع و مصرف آن

همانگونه که قبلاً عنوان شد، عملیات نظارت بر استاندارد تایرهای وارداتی توسط شرکت‌های بازرسی مورد تأیید سازمان ملی استاندارد ایران صورت می‌گیرد و این عملیات در کشور مبدأ و همچنین در گمرکات کشور صورت می‌پذیرد. بررسی علل برخی سوانح و حوادث جاده‌ای نشان‌دهنده آن است که تایرهای وارداتی حتی با برندهای معروف نیز فاقد کیفیت لازم بوده و عملیات نظارت بر استاندارد و کیفیت تایرها (به‌ویژه تایرهای وارداتی) به‌طور دقیق و مطلوبی صورت نمی‌گیرد.

۱. طبق آخرین اطلاعات مورخ دی‌ماه ۱۳۹۲، تعداد ۳۷ شرکت بازرسی ایرانی و ۱۱ شرکت بازرسی خارجی تأیید شده توسط سازمان ملی استاندارد ایران، امر بازرسی را انجام می‌دهند.

۲. استانداردهای مشخص و فنی قابل قبول سازمان ملی استاندارد ایران در پیوست گزارش آمده است.

ضمن آنکه درخصوص نحوه نگهداری و استفاده از تایر نیز باید آموزش‌های کافی داده شود و اطلاع‌رسانی لازم به توزیع‌کنندگان و مصرف‌کنندگان ارائه گردد. در ادامه عمده مشکلات مربوط به واردات، نگهداری، توزیع و مصرف تایر در کشور آمده است.

۱-۳. استفاده از تجهیزات پیشرفته برای آزمون تایرها

آزمون‌های تأیید استاندارد که بر روی تایرهای وارداتی انجام می‌گیرد، نیازمند ماشین‌آلات و تجهیزات پیشرفته و همچنین زمان‌های نسبتاً طولانی انجام هر آزمون است. از آنجا که عملیات نظارت بر استاندارد تایرهای وارداتی توسط شرکت‌های بازرسی مورد تأیید سازمان ملی استاندارد انجام می‌شود و عملیات نمونه‌گیری از کانتینرهای وارداتی تایر و انجام آزمون‌ها نیازمند دستگاه‌ها و تجهیزات پیشرفته می‌باشد. لذا ضروری است که در این خصوص سازمان ملی استاندارد ایران و شرکت‌های بازرسی به این دستگاه‌ها تجهیز گردند.

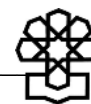
۲-۳. توجه به واردات تایر متناسب با شرایط آب و هوایی داخلی

این تصور عمومی در جامعه ما وجود دارد که تنها در شرایط آب و هوایی سرد و یخبندان می‌بایست حداکثر سرعت مجاز خودروها را کاهش داد و کنترل کرد، اما ساختار تایرها به‌گونه‌ای است که در سرعت‌های بالا و در شرایط آب و هوایی گرم، ریسک حرکت در جاده‌ها افزایش می‌یابد و باعث افزایش شدت تخریب حرارتی تایر می‌گردد. از این رو لازم است در قوانین و مقررات ترافیکی کشور سرعت خودروها در جاده مورد بازنگری قرار گیرد و با توجه به خطر بروز تخریب حرارتی در سرعت بالا و به‌خصوص در نواحی گرم جنوبی در تابستان‌ها، لازم است محدودیت‌هایی در ورود تایر متناسب با شرایط آب و هوایی کشور در نظر گرفته شود.

۳-۳. روش‌های نگهداری و توزیع نادرست تایر

یکی از مسائلی که باعث کاهش طول عمر تایرها می‌گردد، چگونگی نگهداری و نحوه توزیع تایر می‌باشد. قرار دادن تایرها به‌صورت افقی در انبارها و تحت فشارهای فوقانی باعث بروز عیوب ساختاری غیرقابل رؤیتی در تایر می‌گردد که قابلیت مصرف آن را به لحاظ ایمنی حرکت، ساقط می‌کند. تابش مستقیم نور خورشید نیز تایر را دچار مشکلات اساسی می‌کند و از عمر مفید آن می‌کاهد و ایمنی آن را به خطر می‌اندازد.

حال آنکه در شرایط کنونی هیچ تضمینی بر رعایت این موارد مهم و حیاتی وجود ندارد.



به‌خصوص آنکه واردات تایر توسط افراد بعضاً بی‌سابقه و بی‌تخصص در امر تایر صورت می‌گیرد. لذا این عدم آشنایی باعث می‌شود که تایرها تحت هر شرایطی توسط افراد واردکننده خریداری شود و تحت شرایط غیرفنی و غیرایمنی به کشور وارد، نگهداری و توزیع شود. لازم به ذکر است، که صرفاً معتبر بودن برند تایر وارداتی، ضامن کیفیت تایر نمی‌باشد، بلکه عوامل زیادی از قبیل تولید تایر در کشورهای دیگر (تحت لیسانس شرکت اصلی) و عدم رعایت دقیق استانداردهای تعریف شده شرکت اصلی، حمل و انبارش غیراستاندارد، انبارش طولانی‌مدت و سپری شدن عمر مفید تایر (که حدود ۵ تا ۶ سال در شرایط استاندارد می‌باشد) و ... نقش تعیین‌کننده‌ای دارند که باید مورد توجه نهادهای نظارتی و کنترلی در امر واردات قرار گیرند.

۴-۳. توجه به تاریخ تولید و انقضای تایر

عمر مفید تایر حتی اگر استفاده نشود و در انبار نگهداری شود نیز کاسته می‌شود و تأثیر عوامل محیطی به تدریج از کارآیی و میزان قدرت چنگ‌زنی آن به جاده می‌کاهد. به طوری که تولیدکنندگان درجه یک خودرو در جهان در دستورالعمل‌های خودرو به مصرف‌کنندگان توصیه کرده‌اند که در استفاده از تایرهایی که ۶ سال از تاریخ تولید آنها گذشته است (صرفنظر از میزان سایش و فرسودگی و یا شکل ظاهری آن) خودداری نمایند. البته هیچ شرکت تایرسازی در جهان پس از انقضای ۵ سال از زمان تولید، کیفیت محصول خود را تضمین نمی‌کند. حتی در برخی کشورها مانند کانادا هرگاه تایر بالغ بر ۲ سال در انبار فروشنده مانده و به فروش نرسد برای کنترل کیفی مجدد به کارخانه سازنده عودت داده می‌شود. حال آنکه هیچ‌گونه نظارتی در این رابطه در کشور وجود ندارد. اهمیت این موضوع در حدی است که حتی کارشناسان توصیه می‌کنند که تایرهای زاپاس خودروها نیز پس از ۶ سال حتی اگر اصلاً مصرف نشده باشند تعویض گردیده و از مصرف آن خودداری شود. بنابراین موضوع عدم نظارت در نظام توزیع و مصرف تایر در کشور، خطرات و عدم ایمنی ناشی از مصرف تایر را بالا می‌برد.

۵-۳. اطلاع‌رسانی درخصوص نحوه استفاده از تایر

بسیاری از مصرف‌کنندگان درخصوص نحوه استفاده از تایر اطلاعات کافی در دست ندارند. تنظیم باد تایرها متناسب با هوای گرم و سرد فصول سال و نیز شرایط آب و هوایی از ضروریات است. چراکه در شرایط هوای سرد و همچنین هوای گرم در مناطق جنوب، عدم تنظیم باد تایرها متناسب

با شرایط آب و هوایی آن منطقه باعث کاهش چنگ‌زنی به جاده و ضربه زدن به تایر می‌گردد. این درحالی است که در کشور ما مصرف‌کنندگان تایر توجه زیادی به این موضوع نمی‌کنند و این موضوع باعث کاهش عمر تایر و نیز خطرات ناشی از آن می‌گردد. همچنین روی جداره تایرها معمولاً علامتی برای تشخیص حد سایش مجاز تایر درج شده است که اصطلاحاً TWI یا شاخص سایش رویه تایر نامیده می‌شود و هرگاه تائیری میزان سایش رویه آن به این نقطه برسد دیگر نباید استفاده شود. اما معمولاً این موضوع در کشور ما زیاد مورد توجه قرار نمی‌گیرد و این موضوع باعث بروز سوانح و حوادث در جاده‌ها می‌گردد.

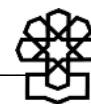
جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

تایر یکی از قطعات حساس خودرو می‌باشد که طبق قوانین موجود کشور از جمله قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی (مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۶) باید دارای استاندارد مورد تأیید سازمان ملی استاندارد ایران باشد. درحال حاضر به دلیل محدودیت تولیدات داخلی، بخشی از تایرهای مصرفی کشور از طریق واردات از کشورهای مختلف تأمین می‌گردد. عملیات نظارت بر تولید داخلی تایر توسط سازمان ملی استاندارد ایران و نظارت بر کیفیت و استاندارد تایرهای وارداتی نیز از طریق شرکتهای بازرسی مورد تأیید سازمان ملی استاندارد ایران انجام می‌شود.

آمار و اطلاعات نشان می‌دهد روند واردات تایر به کشور طی سالهای ۱۳۸۹ تا نه‌ماهه سال ۱۳۹۲ درحال افزایش بوده و مجموعاً طی این سالها، بیش از ۱۴۴۸ میلیون دلار تایر از کشورهای دیگر از طریق گمرکات قانونی به کشور وارد شده و عمده واردات انجام شده طی سالهای مذکور به ترتیب از کشورهای امارات متحده عربی، چین، کره، ترکیه و هند بوده است.

مهمترین مشکلی که درحال حاضر از محل واردات تایر به کشور وجود دارد (با توجه به نظر انجمن صنفی تایر) این است که سازمان ملی استاندارد ایران و شرکتهای بازرسی زیرمجموعه، امکانات و تجهیزات لازم برای کنترل دقیق و نظارت بر استاندارد کلیه تایرهای وارداتی را ندارند. همچنین واردات تایر با نشانهای تجاری (برندهای) نامعتبر از کشورهای مختلف (به‌ویژه کشورهای هند و چین) و نیز نبود نمایندگیهای مجاز این نشانهای تجاری (برندها) در داخل کشور از دیگر مشکلات مربوط به تایرهای وارداتی به کشور می‌باشد. نبود نمایندگیهای مجاز فروش تایرهای وارداتی در داخل کشور باعث عدم مسئولیت‌پذیری حقوقی توزیع‌کنندگان در مقابل خطرات ناشی از کیفیت پایین تایرهای مورد استفاده می‌گردد.

عدم توجه به تاریخ تولید تایرهای وارداتی هنگام واردات و انقضای تاریخ مصرف برخی



تایرهای وارداتی که ناشی از انبارش طولانی تایرها می‌باشد باعث کاستن دوره مصرف آنها و افزایش ریسک و خطرات ناشی از استفاده آنها می‌گردد. روش‌های نادرست نگهداری یا انبارش، توزیع و مصرف تایرها و نیز عدم اطلاع‌رسانی کافی از نحوه استفاده از تایرها از مشکلاتی است که باعث افزایش ریسک و خطرات ناشی از استفاده از تایر می‌گردد. نحوه انبارش تایرها به صورت افقی و تحت فشارهای ساختاری ناشی از آن و نیز عدم توجه به میزان حد مجاز سایش تایرها در هنگام استفاده و نیز تنظیم نامناسب باد تایرها و استفاده از تایر نامتناسب با شرایط آب و هوایی، از مسائل مهمی است که در کشور ما توجه چندانی به آن نمی‌شود و اطلاع‌رسانی قابل توجهی درخصوص آن صورت نمی‌گیرد.

بنابراین با توجه به یافته‌های این مطالعه، راهکارهای زیر پیشنهاد می‌گردد که در قالب افزایش نظارت و تدوین یا اصلاح قوانین موجود قابل پیگیری خواهد بود:

۱. امکانات سازمان ملی استاندارد ایران و شرکت‌های بازرسی زیرمجموعه برای نظارت بر استاندارد و کیفیت تایرهای وارداتی و آزمون دقیق آنها، تجهیز و تکمیل گردد و از مراکز و نهادهای مرتبط با تایر، به‌ویژه مرکز تحقیقات لاستیک استفاده شود. همچنین واردات تایر صرفاً از گمرکاتی قابل ترخیص باشد که در آنها امکانات و تجهیزات فنی، تجهیزات تست آزمون کیفیت و استاندارد توسط کارشناسان خبره برای نظارت بر کیفیت تایرهای وارداتی وجود داشته باشد و این مراکز به صورت دوره‌ای توسط کارشناسان سازمان ملی استاندارد ایران مورد بازدید و تأیید قرار گیرند.

۲. واردات هرگونه تایر با نشان‌های تجاری نامعتبر ممنوع گردد و برای پاسخگو کردن تولیدکنندگان ضروری است که واردات تایر تنها از نشان‌های تجاری‌ای مجاز گردد که مشابه قوانین و مقررات ناظر بر واردات خودرو در کشور ما، نمایندگی مجاز رسمی و خدمات پس از فروش داشته باشند.

۳. از ورود و توزیع تایرهای با تاریخ تولید گذشته و نیز تایرهایی که تاریخ انقضای آنها نزدیک است از طریق نظارت شرکت‌های بازرسی تحت پوشش سازمان ملی استاندارد ایران جلوگیری به عمل آید.

۴. درخصوص نگهداری و انبارش و نحوه توزیع تایرهای مصرفی در کشور، نظارت کافی توسط نهادهای نظارتی صورت گیرد و از نگهداری و انبارش غیراصولی تایرها و نیز نگهداری و توزیع و فروش تایرهایی که تاریخ مصرف آنها درحال اتمام است جلوگیری به عمل آید.

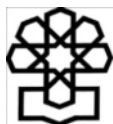
۵. در مورد نحوه مصرف و توجه به چگونگی استفاده از تایرها متناسب با شرایط آب و

هوایی و غیره، اطلاعات مربوطه توسط سازمان ملی استاندارد تهیه و اطلاع‌رسانی جامع توسط صدا و سیما صورت گیرد. در ضمن با توجه به خطر بروز تخریب حرارتی در سرعت‌های بالا و در نواحی گرم جنوبی کشور در تابستان‌ها پیشنهاد می‌گردد تا از ورود تایرهای اتوبوسی با شاخص سرعت کمتر از ۱۳۰ کیلومتر (M)، پیشگیری به عمل آید تا حرکت اتوبوس با سرعت حداکثر ۱۰۰ کیلومتر در تابستان‌ها در نیمه جنوبی کشور کم‌خطرتر گردد. همچنین در صدور مجوز برای ورود تایرهایی که در نواحی سردسیر جهان مانند فنلاند و سوئد تولید می‌گردند به لحاظ خطر عدم انطباق ساختار تایر با شرایط اقلیمی کشور، در تابستان‌ها می‌بایست حداکثر سختگیری از نظر کنترل فنی و کیفی تایر به عمل آید و نیز با توجه به اهمیت تنظیم باد تایر در افزایش طول عمر تایرها و نیز افزایش ایمنی خودروها (به‌ویژه خودروهای سنگین)، خودروسازان ملزم به تجهیز خودروهای سنگین به نمایشگر میزان باد تایرها (TPMS) گردند.

۶. درخصوص نظارت بر وضعیت فنی تایرهای مصرفی، پلیس راهور ناجا و مراکز معاینه فنی خودروها ملزم به کنترل تایرها از نظر میزان سایش و وضعیت فنی و کارآیی آنها گردند و استانداردها و دستورالعمل‌های لازم در این خصوص ابلاغ گردد. به‌طوری که از استفاده از تایرهایی که به حد مجاز سایش (TWI) رسیده‌اند، جلوگیری به عمل آید.

منابع و مأخذ

۱. آمار و اطلاعات مربوط به واردات تایر به کشور طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۲، کمرگ جمهوری اسلامی ایران.
۲. قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی (مصوب ۱۳۸۹).
۳. گزارش ایمن‌سازی حرکت در جاده و محدودیت‌های واردات تایر، انجمن صنفی صنعت تایر، ۱۳۹۲.
۴. قوانین و مقررات مربوط به استاندارد اجباری کالاهای وارداتی، وبسایت سازمان ملی استاندارد ایران.
۵. آمار و اطلاعات مربوط به تولید و مصرف داخلی تایر در کشور طی سال‌های ۱۳۸۹ الی ۱۳۹۱، انجمن صنعت تایر ایران.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۳۶۰۹

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی وضعیت واردات و راهکارهای افزایش نظارت بر ورود، انبارش، توزیع و مصرف تایر در کشور

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)

تهیه و تدوین‌کنندگان: امید عطائی و علی‌اصغر اژدری

ناظران علمی: محمدرضا محمدخانی و هوشنگ محمدی

منتقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. واردات تایر

۲. نظارت

۳. مصرف تایر



تاریخ انتشار: ۱۳۹۳/۲/۲